

Les mobilités - 16 Octobre 2012

En ce qui concerne le rapport du Grenelle des mobilités, le premier principe consiste en un changement des pratiques, tant du côté des usagers avec la voiture solo que des décideurs. En effet, le développement de l'auto-partage et du covoiturage est directement lié à la hausse du coût des carburants, ce sont des éléments extérieurs qui poussent les gens à changer. A côté de cela, il y a les actions plus dynamiques, volontaristes, où l'on propose des services avec les transports en commun qui répondent à la demande ainsi qu'un travail de fond pour accompagner les populations dans les changements de rapport à la voiture notamment.

Ce premier principe se pose donc comme une condition préalable nécessaire à la réussite des suivants.

La double temporalité : fluidité lente et fluidité rapide. C'est un principe clé puisque l'on a aujourd'hui tendance à ne vouloir qu'une fluidité rapide pour pouvoir se déplacer le plus vite possible d'un point à l'autre. La fluidité s'exerce sur les grands axes dont la rocade où l'on doit pouvoir permettre aux conducteurs de rouler à 90km/h afin de se rendre à un endroit dans un temps estimé qui est respecté. A l'inverse, la fluidité lente s'observe dans les centres, dans des zones 30 qui privilégient la marche et le vélo. Pour les transports en commun, il s'agit de pouvoir garantir que le temps prévu pour le trajet soit respecté. La question du site propre de transport en commun, qui n'existe pas encore sur la métropole bordelaise, se pose donc. Il s'agit du même principe que le tramway, avec des grands axes ou des bus circulent au milieu en ayant priorité sur les feux et différentes intersections.

Sur les 35 millions de déplacements quotidiens effectués en Gironde, toutes catégories confondues, 90% sont réalisés en voiture. Parmi les déplacements en transports en commun, seuls 3% sont faits avec une correspondance, et la moitié de ces correspondances sont faites à l'intérieur de la CUB.

Au niveau des distances de déplacement, on retrouve une moyenne d'environ sept kilomètres, avec cinq kilomètres de moyenne dans la CUB et près de dix pour le département hors territoire de la CUB.

Il y a une nécessité de faire émerger l'intérêt d'agglomération face à une prééminence du local dans la question des déplacements. Egalement prendre en compte la multiplicité des acteurs et le temps dans la vie des gens, notamment l'âge des enfants. La voiture doit donc être raisonnée et traitée de manière différente spatialement (cœur d'agglomération, périurbain, secteur plus rural ou petites villes) et dans le temps (heures de pointe, en journée, les weekends).

Débats avec les participants

Monsieur Alain GUESDON, Directeur Adjoint Départemental des Territoires et de la Mer (DDTM) :

M. Guesdon soulève la question du lien avec le Plan Climat de la CUB et plus largement les questions de consommation énergétique pour que chacun puisse continuer à se déplacer à moindre coût climatique. L'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre se reflète notamment dans le schéma directeur des déplacements dans la CUB en triplant le nombre de passagers dans les transports en commun d'ici 20 ans pour atteindre 300 millions de voyageurs par an. Ce qui passe aussi par une prise de conscience sur l'utilisation solo de la voiture d'un point de vue énergétique et climatique.

Monsieur Jean-Louis BERGEY, Directeur Régional de l'ADEME

M. Bergey précise que la volonté de réduire cet usage de la voiture solo est complètement compatible avec le Plan Climat puisque cela va dans le sens de la réduction des émissions des voitures thermiques. Ce qui est aussi le cas de la volonté de réduction des embouteillages qui induit une réduction des consommations. Il considère que penser dans un nouveau système est indispensable si l'on souhaite atteindre le facteur 4, c'est-à-dire la réduction de 75% des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050.

Monsieur Jean-Louis BERGEY

M. Bergey évoque les tiers-lieux, qui sont des lieux en périphérie où une structure collective permet, pour les activités de bureaux et commerciales, de réaliser certaines tâches comme la gestion des e-mails ou la participation à des vidéo conférences. Ainsi les salariés qui résident relativement loin de leur lieu d'emploi pourront décaler leur heure d'embauche même un ou deux jours par semaine et ainsi réduire la congestion du trafic aux heures de pointe. C'est une proposition qui passe donc par l'expérimentation.